

Zeitschrift: Ferrum : Nachrichten aus der Eisenbibliothek, Stiftung der Georg Fischer AG
Herausgeber: Eisenbibliothek
Band: 88 (2016)

Artikel: Geschichte der Postlogistik in der Schweiz
Autor: Bazak, Heike
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-587257>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

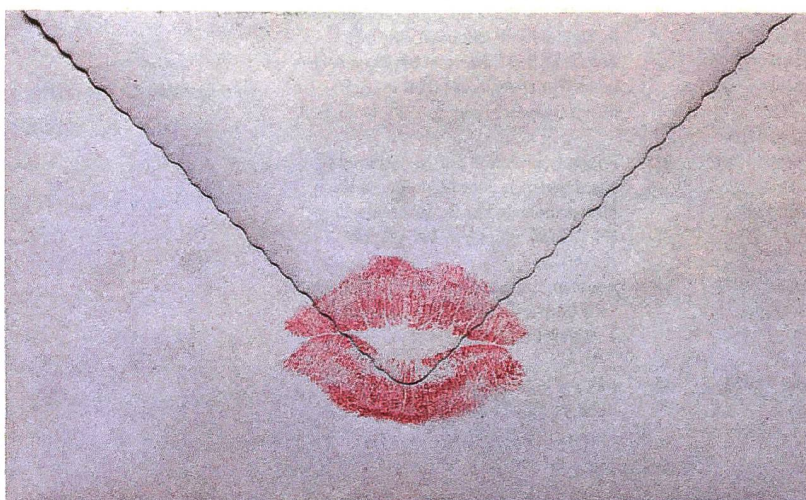
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Geschichte der Postlogistik in der Schweiz

Ist das Versenden von Briefen und Paketen einfach? Was heisst Postlogistik? Komplexe Logistik steckt hinter dem Weg eines Briefes oder Paketes vom Sender an seinen Empfänger, die sogenannte Postlogistik. Diese beinhaltet sowohl die Transportlogistik als auch die Verarbeitungslogistik von Briefen und Paketen – die klassische Post. Im Artikel werden zwei Zäsuren für die schweizerische Postlogistik vorgestellt und genauer beleuchtet: die Einführung der Bahnpost im Jahr 1857 und die Einführung der Postleitzahl im Jahr 1964 – zwei einschneidende Veränderungen für die Postlogistik. Dies nicht nur aus technischer oder struktureller Sicht, sondern auch aufgrund der damit einhergehenden Veränderungen für die Mitarbeitenden der Post.



PTT 992.76 dt VI 82 12000 148 x 74

Schreibst Du mir, so schreib' ich Dir.

Schreibst Du mir, so schreib' ich Dir.»¹ Eine Werbekampagne von 1982 regt die schweizerische Bevölkerung dazu an, Briefe zu schreiben. Dass ein Brief tatsächlich innerhalb kürzester Zeit seinen Empfänger erreicht, ist eine logistische Leistung. Der folgende Beitrag befasst sich mit der Geschichte der Postlogistik in der Schweiz von der Einführung der Briefmarke im 19. Jahrhundert bis zu den vollautomatischen Sortieranlagen im 21. Jahrhundert.

Postalische Revolution: Briefmarken

Eine erste grundlegende Umwälzung der Postlogistik war die Einführung der Briefmarke. Nicht mehr der Empfänger hatte für die Transportkosten zu zahlen, sondern der Absender. Auch die Zustellung von Briefen änderte sich damit. Bis dahin musste jede Sendung persönlich an den Empfänger ausgehändigt werden. Mit der Einführung der Briefmarke gab es erstmals die Möglichkeit, unabhängig von der Anwesenheit des Empfängers, den Brief durch die Ablage in einem persönlichen Postkasten zuzustellen. Die Effizienz in der postalischen Zustellung konnte damit erhöht werden.

Die ersten «aufklebbaren Frankierungs-Zettel»² der Welt erschienen 1840 in Grossbritannien, die Penny-Black-Marke und die Penny-Blue-Marke. Der Aussenminister von Grossbritannien unterrichtete anlässlich des Gestaltungswettbewerbs für die ersten Briefmarken andere Regierungen über die Einführung der postalischen Neuerung. Dies tat er, um auch andere Länder für diese neue Zahlungsform der Postzustellung zu werben. Die Briefmarke als ein postalisches Wertzeichen setzte sich dennoch nur schleppend in Europa durch.³ Auf Schweizer Gebiet – als weltweit zweitem Land – wurden Briefmarken 1843 im Kanton Zürich eingeführt: 4 und 6 Rappen. Bis 1848 gab es auf Schweizer Gebiet über 300 Münzsorten und faktisch 17 Postgebiete mit je eigener Tarifstruktur. Für Absender im interkantonalen Briefversand war es somit kaum möglich, herauszufinden, wie viel ein Brief kostete. Die Gründung des Bundesstaats gab erst den Anstoss, dass sich Briefmarken auf dem ganzen Schweizer Gebiet durchsetzen konnten. Die Übernahme der Post durch den Bund wurde 1848 in der Bundesverfassung in Artikel 33 verankert. Damit war eine Zusammenführung und Standardisierung des Geldwesens und somit der Tarifstrukturen möglich.⁴ Im Jahr 1850 gab die Post die ersten in der ganzen Schweiz gültigen Briefmarken heraus. Aber: Viele Postkunden wollten ihre Empfänger nicht brüskieren und frankierten aus Höflichkeit den Brief nicht, da der Empfänger über entsprechende Mittel verfüge, um für die Annah-

me des Briefes zu zahlen. Erst mit der Einführung eines Straftarifs für den Empfänger – 1862 für Fernbriefe, 1871 für alle weiteren Briefe – setzte sich die Briefmarke endgültig durch. So lag der Anteil an unfrankierten Briefen 1863 bei 51 Prozent, 1876 nur noch bei 6 Prozent.⁵

Wer schrieb überhaupt Briefe?

Über Jahrhunderte diente der Brief primär politischen und wirtschaftlichen Zwecken. Im 18. Jahrhundert entdeckte das Bildungsbürgertum den Brief als Möglichkeit zum privaten und wissenschaftlichen Gedankenaustausch. Damit wurden ganz neue Dimensionen der Kommunikation eröffnet, indem räumliche Distanzen überwunden werden konnten. Dennoch blieb das Briefeschreiben lange sehr kostspielig und somit elitär.⁶ Ein Brief von Chiasso nach Basel kostete⁷ gemäss Konsumentenpreisindex (KPI):⁸

1850: 20 Rappen (was 2015 rund 4 Franken entspricht)

1870: 20 Rappen (2015 rund 2 CHF)

1910: 10 Rappen (2015 rund 1 CHF)

1950: 20 Rappen (2015 rund 1 CHF)

1850 beförderte die Post rund 16 Millionen Briefe, das heisst 7 Schreiben pro Einwohner im Jahr. 1870 stieg die Zahl auf 15 Briefe pro Kopf und Jahr. 1910 lag sie bei 97 Briefen und 1950 bei 82 Briefen pro Kopf und Jahr.⁹ Aus den sogenannten Verkehrsstatistiken der Post ist klar ersichtlich, dass Briefe schreiben eine primär städtische Angelegenheit war. So werden 1870 allein in Zürich 51 Briefe pro Kopf geschrieben, in Bern, Genf und Basel um die 40 Briefe. Damit brachten die Bewohner in den grössten Schweizer Städten Zürich, Genf, Basel, Bern und Lausanne im Jahr 1870 rund 25 Prozent¹⁰ des schweizerischen Briefverkehrs auf, obwohl sie nur 9 Prozent der Einwohner stellten.¹¹

Beschleunigung der Postdienste: Bahnpost

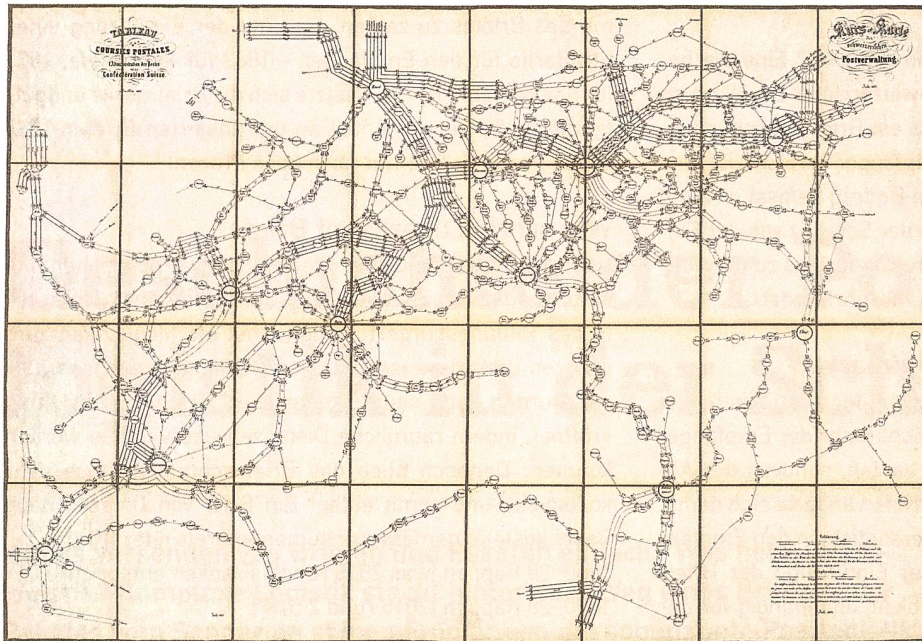
«Der Wert einer Botschaft hängt von der Geschwindigkeit ihrer Übermittlung ab.»¹² Mit der Verstaatlichung der kantonalen Posten zu einer Eidgenössischen Post 1848 gab es keine andere Möglichkeit mehr, als Briefe mit der Bundespost zu versenden. Die Bundesverfassung gab 1848 vor, dass Posttarife auf dem Gebiet der Eidgenossenschaft nach gleichen, möglichst billigen Grundsätzen festzulegen sind.¹³ Der Leistungsauftrag für «billige» Tarife zwang die Post, ihre Effizienz im Auge zu behalten. Im 18. Jahrhundert konnte der Versand eines Briefs über längere Distanzen mehrere Wochen dauern. Wichtiger als die Schnelligkeit war die zuverlässige Zustellung. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts beschleunigte der Bau von besseren Strassen die Zustellung, aber erst mit dem Eisenbahnbau ab 1853 wurde der postalische Zustelldienst ein weiteres Mal revolutioniert. Bereits 1844 gab es eine Bahnpost von Strassburg nach Basel, allerdings noch ohne Sortierung während der Fahrt im Zug. Die ersten Bahnpostwagen in der Schweiz verkehrten 1857 auf dem Netz der Schweizerischen Centralbahn (SCB). Die Bahn war schneller als die Postkutschen und aufgrund der Transportkapazität sehr viel preiswerter als die Postzustellung mit Pferden. Zu einer wirklichen Beschleunigung führte aber erst die Verar-



1 Werbekampagne 1982 der Schweizerischen Post, die in jeder Poststelle aushing.

2 Die erste Briefmarke in der Schweiz gab es 1843: «4 Rappen Zürich» der Zürcher Kantonalpost.

2



3 Kurskarte der schweizerischen Postverwaltung Juli 1857; darauf die erste Bahnpostwagenstrecke.

4 Innenraum eines Bahnpostwagens 1902.

3

beitung im fahrenden Zug. Dadurch konnte die Post ihre Tarife senken. Das Briefeschreiben war damit für weitere Bevölkerungsgruppen erschwinglich. Die ersten Posttaxen von 1849 unterschieden für das Inland fünf distanzabhängige Tarifstufen. Schon 1862 gab es nur noch zwei Tarife, «Ortskreis» und «übrige Schweiz». Für lange Zustellwege sanken die Taxen damit erheblich. Mit der Bahn spielte es keine Rolle mehr, ob ein Brief 100 oder 200 Kilometer weit transportiert werden musste.¹⁴

Die ersten Bahnpoststrecken folgten der Schweizer Wirtschaftsachse Genf – Lausanne – Bern – Basel – Zürich – St. Gallen. Die Bahnpost bewährte sich, sodass die Logistik sowie die Verwaltungs- und Organisationsstruktur der Post umgestaltet wurden. Die Post hatte 1848 elf Verwaltungseinheiten eingerichtet, sogenannte Kreispostdirektionen. Die Generaldirektion Bern war das Bindeglied und oberste Verwaltungseinheit. Die Kreispostdirektionen waren für den operativen Betrieb zuständig und damit auch für den Betrieb der Bahnpost. Die anhaltende Entwicklung der Bahnen und des Bahnpostdienstes führten dazu, dass die Kreispostdirektionen die Aufgaben und Dienste der Bahnpost nicht mehr alleine ausführen konnten. Es wurden sogenannte Bahnpostämter eingerichtet. Ein Bahnpostamt unterstand weiterhin der jeweiligen Kreispostdirektion. Die Oberaufsicht über die Organisation der Bahnpostkurse übernahmen aber die Bahnpostämter. 1891 wurde das erste Bahnpostamt in Basel eingerichtet. Bis 1909 folgten weitere Bahnpostämter in Zürich, Bern, Lausanne, Luzern, St. Gallen, Chur und Genf. Die Bahnposten waren so getaktet, dass eine reibungslose Weiterverarbeitung zum Beispiel ins Ausland möglich war. Zwischen 1850 und 1910 verzweifachte sich das Volumen des gesamten Briefverkehrs. Von 1910 bis 1950 wuchs das Volumen noch um den Faktor drei.¹⁵ In absoluten Zahlen wird die beeindruckende Zunahme der Briefe noch deutlicher:

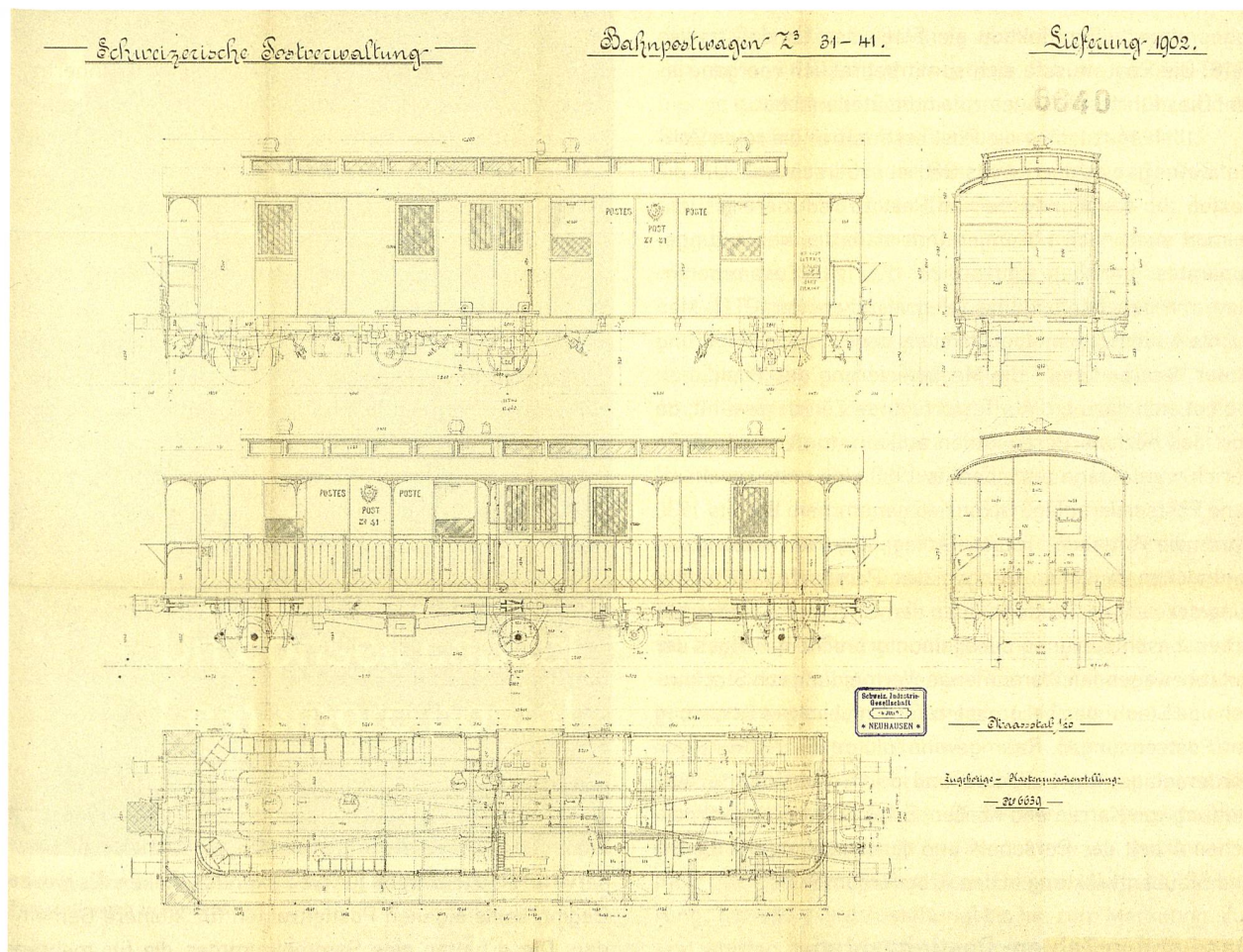
1852: rund 19 Mio.
 1910: rund 371 Mio.
 1930: rund 617 Mio.
 1950: rund 990 Mio.

Briefe ins Ausland machten 1910 lediglich 17 Prozent aus, 1950 nur 7,8 Prozent.¹⁶

Sortieren und Versacken: Bahnpostwagen

Das abgehende Postgut wurde in speziell ausgerüsteten Waggons, in sogenannten Bahnpostwagen, transportiert. In diesen wurde während der Fahrt sortiert, allenfalls versackt – ein gleichbleibender Ablauf von Station zu Station. Die ersten Bahnpostwagen gehörten noch den Bahngesellschaften. Im Jahre 1866 entschloss sich die Post zum Kauf des Rollmaterials. Ab 1873 kamen die ersten Dreiachser in den Betrieb, 1882 solche mit Schiebegerüst in der Mittelachse.

Die ersten Schmalspurbahn-Postwagen kamen 1890 zwischen Landquart und Davos zum Einsatz, 1905 folgten schwerere und längere Dreiachser. Bis 1909 wiesen alle Bahnpostwagen den von den Bahnen geforderten Durchgang mit einer seitlichen, offenen Galerie auf. Während und nach dem Ersten Weltkrieg beschränkte man sich darauf, alte Wagen umzubauen. Erst 1926 wurden 42 neue Vierachser geliefert, die drei statt nur zwei Räume aufwiesen: Büroraum für Briefsortierung, Auspack- und Versandraum mit Sackhängegestellen, Paketraum für das Ein- und Ausladen. Die Beleuchtung der Bahnpostwagen erfolgte zunächst mit Kerzen, die später durch Petrollampen ersetzt wurden. Ab 1875 erhielten die Wagen Gasbeleuchtung; 1891 wurden 15 Neueinheiten erstmals mit elektrischer Beleuchtung ausgerüstet. Auch die Heizung entwickelte sich vom Eisenofen über Dampf- bis zur Elektroheizung.¹⁷ Die letzten Bahnpostwagen wurden 1968 in Betrieb genommen (900-Serie).



4

Ein typischer Bahnpostwagen bestand aus drei Abteilen: Im ersten wurden Briefe sortiert sowie Wert- und eingeschriebene Sendungen bearbeitet. In einem zweiten Abteil wurden Säcke ausgepackt und Briefe nach der Sortierung wieder in Säcke verteilt. Im dritten Abteil wurden Pakete transportiert. Auch wurden hier die Briefe und Pakete ein- beziehungsweise ausgeladen. Um 1970 waren rund 650 Mitarbeiter der Bahnpost zugeteilt; Frauen waren noch nicht zugelassen. Unter enormem Zeitdruck arbeiteten sich die «Bahnpostler» nach täglich wechselnden Einsatzplänen kreuz und quer durch die Schweiz. Beim nächsten Halt musste die Post fertig sortiert, in Säcke verpackt und ausladebereit sein. Die Bahnpost war noch in den 1970er-Jahren das Rückgrat der Postlogistik und gleichzeitig Kaderschule, um in der Post Karriere machen zu können. 2004 wurde die Bahnpost eingestellt. Ein Grund dafür war die Einführung der maschinellen Verarbeitung der Postsendungen anhand der Postleitzahlen. Damit verloren die Bahnpost und die Sortierung im Zug ihre Bedeutung.¹⁸

Wege zur Post: Postzustellung

Die Geschwindigkeit der Postzustellung hängt nicht nur davon ab, wie schnell Briefe beim Empfänger sind, sondern auch davon, wie schnell ein Absender bei der Post ist. Neben der Installation Tausender öffentlicher Briefeinwürfe, die in der Regel täglich mehrmals geleert wurden, war auch die Zahl der Annahmestellen, der Poststellen, mass-

gebend: Von 1490 im Jahr 1850 stieg die Zahl auf über 4000 nach 1900.¹⁹ Seit der Liberalisierung 1997 sinkt die Anzahl der Poststellen wieder.

Versuche mit Automobilen zum Sendungstransport startete die Post 1904 in Zürich, 1913 folgte Basel. Fahrräder standen ab den 1930er-Jahren im Einsatz und Mopeds, sogenannte «Klemos», ab den 1960er-Jahren. In der Sihlpost in Zürich, dem 1930 fertiggestellten modernsten Postzentrum der Schweiz, gab es alleine 400 Fahrräder. Zwischen 1964 und 1975 verdoppelte sich die Zahl der Fahrzeuge. Auch die Öffnungs- und damit die Arbeitszeiten der Postmitarbeitenden trugen zur schnellen Bearbeitung bei: Um 1900 verrichteten die Mitarbeitenden in den Postbüros 13 Arbeitsstunden, im Winter 12 Arbeitsstunden ohne Mittagspausen und einschliesslich sonntags. Die Sonntagsöffnung wurde erst im Ersten Weltkrieg stark verkürzt und schliesslich aufgehoben. Seit 1914 wurden auch direkt beim Kunden Grosssendungen abgeholt. Die Zustellgeschwindigkeit war damit höher, als sie dies heute mit der analogen Post ist. Diese Zustellzeiten auf einem hohen Niveau zu halten, ist und war schwierig: Angesichts des explosiven Wachstums des Sendungsverkehrs musste die gesamte Systemgeschwindigkeit, also sämtliche ineinanderlaufende Einzelabläufe von der Postannahme über die interne Verarbeitung bis zur Zustellung, ständig erhöht werden, und zwar zeitweise unter schwierigen Voraussetzungen. Eine Herausforderung war 1920 die Einführung des 8-Stunden-

Tages ohne Lohnreduktion als Folge des Landesstreikes 1918. Die Post musste sich somit betrieblich reorganisieren. Dies führte 1920 auch zu einem Stellenabbau.

1914 rutschte die Post erstmals in die roten Zahlen. Zuvor gab es durchwegs Betriebsüberschüsse. Um die Kosten für den Bundesbetrieb Post zu reduzieren, suchte man auch nach Lösungen innerhalb des Verwaltungsapparates. Letztlich führte dies 1927 zur Zusammenlegung mit den Telefon- und Telegrafendiensten (PTT). Man suchte zudem nach Möglichkeiten der Effizienzsteigerung in der Verarbeitung.²⁰ Die Mechanisierung des Postdienstes bot sich dazu an. Als Testort wurde Zürich gewählt, da dort das höchste Postvolumen aufkam. In der Sihlpost in Zürich wurde dann auch bereits 1930 eine erste mechanische Postsortieranlage in Betrieb genommen. Bereits 1930 waren die Vorgaben für diese Anlage klar: Vermeidung von zahlreichen täglichen Gängen des Personals, Verminderung der Zahl der Handgriffe an den einzelnen Sendungen, Arbeitsbeschleunigung durch ununterbrochenen Fluss der fortzubewegenden Warenmenge, Vermeidung von Stockungen und Stauungen bei grossem Verkehr, bessere Schonung der Postsendungen, Raumgewinn infolge der Führung von Förderanlagen im Luftraum und durch verminderte Aufstellung von Karren und Körben, Erleichterung der körperlichen Arbeit des Personals und Verminderung der Lärm- und Staubentwicklung in den Arbeitsräumen.²¹

Das Land in Zahlen: Postleitzahlen

Von 1948 bis 1963 erfolgte bei der Briefpost eine Verkehrszunahme von rund 50 Prozent. 1963 wurden rund 2,5 Milliarden Briefpostsendungen und Zeitungen in der Schweiz verschickt. Tagtäglich verarbeitete die Post damit im Durchschnitt 8 Millionen Kleinsendungen. Es bestand akuter Mangel an qualifizierten Arbeitskräften. Die Spezialisten, die in der Postzustellung arbeiteten, mussten eine längere Sonderausbildung absolvieren und sich umfassende Kenntnisse in Geografie und Postlogistik aneignen. Es brauchte eine gesamtschweizerische Lösung, die eine maschinelle und automatische Verarbeitung erlaubte. Dazu war ein Kennzeichen, ein Nummernsystem erforderlich. Seit den 1940er-Jahren gab es Nummernsysteme, beispielsweise für die nicht eiligen Zeitungen und Zeitschriften oder für die Verteilung der Pakete in grossen Paketversandstellen. Die Idee der Postleitzahlen war der Post somit nicht ganz fremd. Man überlegte sich verschiedene Varianten, wie diese Leitahlen aufgebaut sein sollten: Aufbau nach Postkreisen, nach Fernkennzahlen, Telefonnetzgruppen, mit drei, vier, fünf oder sechs Stellen. Letztlich entschied man sich für ein vierstelliges System nach dem Verkehrsnetz der Postzustellung.

Die Schweiz führte als drittes Land nach den USA und der Bundesrepublik Deutschland die Postleitzahlen ein. Die Einführung der Postleitzahl war so bedeutend, dass ein Bundesrat höchstpersönlich 1964 dieses postalische Ereignis an der EXPO in Lausanne verkündete.

Die ganze Schweiz wurde in neun Leitkreise eingeteilt – nummeriert von Westen nach Osten. Jedem die-

ser Leitkreise wurden 1000 Nummern zugeteilt, insgesamt damit 9000 Nummern für die ganze Schweiz. Innerhalb dieser Leitkreise erfolgte die Zuteilung der Postleitzahlen nach der (Bahnpost-)Strecke, gruppiert nach fünf Hauptknotenpunkten und vierzehn Nebenknotenpunkten, wiederum systematisch im Uhrzeigersinn von Westen nach Osten. Jede Strecke wurde, je nach ihrer Grösse, in eine 50er- oder 100er-Einheit gegliedert. Die Postleitzahlen von grossen Städten endeten stets mit zwei Nullen. Die Postleitzahlen für kleinere Städte und grössere Ortschaften endeten in der Regel mit einer Null.²² Um die «guten» Zahlen entbrannte regelrecht ein Kampf: So kam es zum Beispiel zu Beschwerden, insbesondere von kleineren Gemeinden, die gerne eine «Doppel-Null» geführt und damit als grössere Gemeinde gegolten hätten – sie fürchteten Prestigeverlust.²³

Die Postleitzahl von Schlatt mit der Postlogistik von 1964 ist folgendermassen zu lesen: 8252 Schlatt
Der Tausender ist der Leitkreis = Kreis 8 Zürich
Der Hunderter ist das Leitgebiet = Gebiet 200 Schaffhausen
Der Zehner die Strecke = Strecke 50 Schaffhausen–Stein am Rhein
Der Einer der Ort = 2 Schlatt

Einige Postleitzahlennummern wurden 1964 noch nicht sofort vergeben, in der weisen Voraussicht, eine Reserve an Postleitzahlen für die Zukunft zu haben. Es gab zu Beginn keine eigenen Postleitzahlen für kleinere Gemeinden. Diese hatten eine Sammelnummer, die für mehrere Gemeinden entlang einer Zustellstrecke galt. Sammelnummern erkannte man daran, dass sie jeweils eine Eins oder Neun am Ende hatten. Erst in der Folgezeit, zuletzt in den 1980er-Jahren, wurden auch kleineren Gemeinden eigene Postleitzahlen vergeben und die Sammelpostleitzahlen abgeschafft.²⁴

Mensch und Maschine: Auswirkungen der Postleitzahl

Eine effizientere Verarbeitung in der Postlogistik wurde mit der Einführung der Postleitzahl möglich. Vertiefte Geografie-Kenntnisse wurden für das Postpersonal überflüssig, und Verwechslungen unter gleichnamigen Ortschaften entfielen. Selbst ohne Maschinen konnte für die Sortierung «angelerntes Personal» ohne Kenntnisse in Verkehrs-Geografie eingesetzt werden. Der Beruf in der Sortierung entwickelte sich von einem reinen Männerberuf mit hoch qualifiziertem Personal hin zu einem Niedriglohnjob für Frauen sowie Ausländerinnen und Ausländer.

Schon wenige Monate nach der Einführung der Postleitzahl, Ende 1965, findet sich die Postleitzahl auf rund 92 Prozent der Briefsendungen. Im Jahr 1968 wurde die Postleitzahl auch für die Paketpost Pflicht. Bereits 1967 ging in der Schanzenpost in Bern eine teilautomatisierte Briefverarbeitungsanlage in Betrieb mit einer um 50 Prozent höheren Sortierkapazität, als dies noch vor der Einführung der Postleitzahl möglich gewesen wäre. Die ersten Maschinenketten wurden in der Post 1967/1968 im Testbetrieb eingesetzt. Getestet wurden wirtschaft-



5 Werbeplakat der Post mit der Erinnerung, die Postleitzahl für Postsendungen zu verwenden.

liche, betriebliche und technische Aspekte (Adressierung, Formatgestaltung, Beschaffenheit der Briefumschläge). Die Codierung fand aber weiterhin nur manuell statt. Die codierten Postsendungen wurden nach Format getrennt, aufgestellt und gestempelt. Seit 1973 wurden Tarife nicht mehr nur nach Gewicht, sondern auch nach Format erhoben. Für unförmige Formate, die sich kaum mechanisch verarbeiten liessen, galten höhere Tarife. 1984 wurden eine Videocodieranlage und automatische Briefsortiermaschinen eingeführt. Die elektrisch gesteuerten Anlagen bauten auf dem Videocodiersystem auf. Die Adressen wurden auf das Bildschirmgerät übertragen, die Postleitzahl aber noch per Hand eingegeben. Anschliessend wurden die Briefe automatisch mit dem passenden Code bedruckt und maschinell sortiert. Bereits 1986 ging die erste mechanische Briefsortieranlage der Schweiz mit automatischem Adresslesegerät in Betrieb. Der Adressleser erfasste automatisch die Postleitzahl und den Bestimmungsort. Eine einzelne Anlage sortierte stündlich rund 30000 Sendungen. Dass der Adressleser auch Buchstaben zu lesen vermochte, also auch für die Textverarbeitung geeignet war, eröffnete neue Perspektiven in der Postzustellung. Zusammen mit der Wirtschaft wurden 1988 einheitliche, gemeinsame Richtlinien für die Adressierung erarbeitet. Die Effizienz liess sich weiter steigern, indem die Briefe gleich für die einzelnen Briefträgerrouuten sortiert wurden. Nach 1989 wurde nach einem erfolgreichen Versuch die sogenannte «automatische Botenfilesortierung» schrittweise eingeführt. Trotz

dieser Botenfiles (vollständig sortierte Sendungen nach Strasse und Hausnummern) liess sich die weitere Briefmenge in der Nacht nicht mehr restlos verarbeiten, und die Briefe wurden dadurch teilweise verspätet zugestellt.

Daher führte die Post 1991 ein neues Tarifsystme ein: die «A- und B-Post». Die Geschwindigkeit der Zustellung bestimmte den Tarif. Die prioritären A-Briefe wurden während der Nacht und die günstigeren B-Briefe tagsüber sortiert. Damit liessen sich Kapazitätsengpässe vermeiden, und die Anlagen waren gleichmässig ausgelastet. Auch bei der Zustellung gab es Änderungen: Diese erfolgte zuerst noch mindestens zwei Mal täglich. Mit der Einführung der 42-Stunden-Woche im Jahr 1986 verzichtete die Post aus Kostengründen auf eine zweite Zustellung am Tag.

Mit der Liberalisierung der PTT im Jahr 1997 wurde das seit 1849 gültige Postnetz mit den elf Kreispostdirektionen aufgelöst, und es entstanden Prozessregionen mit jeweils eigenen Brief- und Paketzentren. Damit wurde die Logistik der Post grundlegend neu organisiert. Aus der bisher horizontal gegliederten Post entstand eine vertikale Spartenorganisation. Das heisst: Alle in den Regionen vorhandenen Betriebsstätten – vom Bahnpostamt über das Versandamt bis hin zum Postbüro – wurden neuen Geschäftsbereichen zugeteilt. Diese Bereiche verantworten den gesamten Prozess ihres «Produktes» von der Entwicklung über die Produktion (zum Beispiel Aufgabe, Sortierung, Transport und Zustellung) bis hin zum Marketing. Zuerst wurden die acht Bahnpostämter aufgehoben und ihre Funktion gemäss Prozessorientierung den neuen Bereichen zugeordnet. Mit den Organisationseinheiten wurden auch die Mitarbeitenden verschoben. Sozialpläne wurden ausgearbeitet, und es kam zu vielen Frühpensionierungen. Der ständige Kostendruck und infolgedessen die ständige Suche nach Effizienzsteigerungsmöglichkeiten prägten die Geschichte der Postlogistik in der Vergangenheit – und prägen sie auch heute noch.²⁵

Wer Weiteres zu den Umbrüchen seit den 1960er-Jahren wissen möchte, erfährt aus persönlicher Sicht von PTT-Mitarbeitenden mehr in den Interviews auf der Website des Oral-History-Projekts des PTT-Archivs.²⁶ ■

Verwandter Artikel im Ferrum-Archiv:
 «Typisch Mann, typisch Frau: geschlechtsspezifische Arbeitsteilung und technischer Wandel» von Karin Zachmann
 aus Ferrum 65/1993: Der Mensch als Spielball des technischen Wandels?



Zur Autorin

Heike Bazak, M. A., MAS IS, dipl. Nonprofit-Managerin



Heike Bazak, geboren 1976 in Konstanz, ist seit 2009 Leiterin des Historischen Archivs und Bibliothek der Post-, Telefon- und Telegrafengebäude (PTT), Bern/Köniz. Das sogenannte PTT-Archiv wird getragen von der Schweizerischen Stiftung für die Geschichte der Post und Telekommunikation im Auftrag der Schweizerischen Post AG und der Swisscom AG. Davor war Bazak 2005–2006 Projektmitarbeiterin und 2007–2009 Wissenschaftliche Mitarbeiterin im Konzernarchiv der GF AG und der Eisenbibliothek. 2001 arbeitete sie als Volontärin im Geldmuseum in Frankfurt am Main. 2004–2005 war sie Studienberaterin für das Fach Geschichte an der Universität Konstanz.

Bazak studierte Geschichte und Politikwissenschaft an der Universität Konstanz und der Kingston University, London (Abschluss Magistra Artium 2004). Berufsbegleitend erwarb sie danach sowohl einen MAS IS an der HTW Chur (Abschluss 2009) als auch ein Diplom zur Verbands-/NPO-Managerin am Verbandsmanagement Institut der Université de Fribourg (Abschluss 2013).

Seit 2014 Mitglied im Bildungsausschuss des Vereins Schweizer Archivarinnen und Archivare (VSA) und seit 2015 Vorstandsmitglied VSA.

Historisches Archiv und Bibliothek PTT, Köniz, Schweiz
h.bazak@mfk.ch

Anmerkungen

- 1 Historisches Archiv und Bibliothek PTT (PTT-Archiv): Werbekampagne der Schweizerischen Post 1982. PTT-Archiv, P-111-992.76.
- 2 Traugott Haefeli-Meylan: Die Entstehung der Briefmarke und ihre weltweite Verbreitung. Köniz 1985, S. 49.
- 3 Haefeli-Meylan, Briefmarke (wie Anm. 2), S. 120.
- 4 Thomas Frey: Die ersten 100 Jahre der eidgenössischen Post, 1849–1950. In: Museum für Kommunikation (Hg.): Ab die Post. 150 Jahre schweizerische Post. Bern 1999, S. 24ff.
- 5 Geschäftsbericht Post 1863, 1876. PTT-Archiv, P-11-1.
- 6 Frey, 100 Jahre (wie Anm. 4), S. 25ff.
- 7 Christian Pfister, Roman Studer: swistoval, <http://swistoval.hist-web.unibe.ch/content/startseite.de.html>, abgerufen am 10.03.2016: «Der Konsumentenpreisindex ist der Standardindex bei der Errechnung von inflationsbereinigten, «realen» Geldwerten. Dieser Index errechnet den Preis für einen repräsentativen Warenkorb von Konsumgütern und Dienstleistungen relativ zu einem Referenzjahr.» Die angegebenen Beträge aus swistoval sind abgeglichen mit dem Teuerungsrechner des Bundesamtes für Statistik: http://www.portal-stat.admin.ch/lik_rechner/d/lik_rechner.htm, abgerufen am 10.03.2016.
- 8 Taschenposttarife. PTT-Archiv, P-18-2.
- 9 Geschäftsbericht Post 1850, 1870, 1910, 1950. PTT-Archiv, P-11-1.
- 10 Geschäftsbericht Post 1870. PTT-Archiv, P-11-1.
- 11 Frey, 100 Jahre (wie Anm. 4), S. 25ff.
- 12 Paul Virilio: Der negative Horizont. Bewegung, Geschwindigkeit, Beschleunigung. Frankfurt a. M. 1995, S. 208. Zitiert aus: Frey, 100 Jahre (wie Anm. 4), S. 37.
- 13 Schweizerische Bundesverfassung Artikel 33.
- 14 Frey, 100 Jahre (wie Anm. 4), S. 37, und Taschenposttarife, PTT-Archiv, P-18-2.
- 15 Ernest Bonjour: Geschichte der schweizerischen Post 1849–1949. Bern 1949, Bd. 2, S. 35.
- 16 Frey, 100 Jahre (wie Anm. 4), S. 35f.
- 17 Schweizerische Verkehrszentrale (Hg.): 125 Jahre Eidgenössische Post 1849–1974, Wabern 1974, S. 28ff.
- 18 Walter Knobel: Gelb bewegt. Die Schweizerische Post ab 1960. Bern 2011, S. 116ff.

Bildnachweis

- 19 Bonjour, Geschichte (wie Anm. 15), S. 17.
 - 20 Knobel, Gelb bewegt (wie Anm. 18), S. 107ff.
 - 21 Zürich Sihlpost, PTT-Archiv-FC-2162.
 - 22 Schweizerische Post (Hg.): Die Postleitzahl. Bern 1964.
 - 23 Verschiedene Zeitungsberichte. PTT-Archiv, DK-A 0662.
 - 24 Knobel, Gelb bewegt (wie Anm. 18), S. 107ff.
 - 25 Ebd.
 - 26 www.oralhistory-pttarchiv.ch.
- 1 PTT-Archiv, P-111-992.76
 - 2 Museum für Kommunikation, Zst.-Nr. 1S
 - 3 PTT-Archiv, P-38_2_1857_07
 - 4 PTT-Archiv, Vers-044 A 00_1_10126
 - 5 PTT-Archiv, DK-A 0662